

第 15 号 平成 18 年 5 月 10 日(水曜日)

平成十八年五月十日(水曜日)

午前九時一分開議

出席委員

委員長 石田 祝稔君

理事 今井 宏君 理事 新藤 義孝君

理事 平田 耕一君 理事 増原 義剛君

理事 吉川 貴盛君 理事 近藤 洋介君

理事 達増 拓也君 理事 榎屋 敬悟君

江渡 聡徳君 小此木八郎君

岡部 英明君 片山さつき君

北川 知克君 近藤三津枝君

佐藤ゆかり君 清水清一郎君

塩谷 立君 平 将明君

長崎幸太郎君 野田 毅君

橋本 岳君 早川 忠孝君

藤井 勇治君 牧原 秀樹君

松島みどり君 武藤 容治君

望月 義夫君 森 英介君

山本 明彦君 石関 貴史君

大畠 章宏君 川端 達夫君

吉良 州司君 北神 圭朗君

佐々木隆博君 松原 仁君

三谷 光男君 高木 陽介君

塩川 鉄也君 武田 良太君

.....
経済産業大臣 二階 俊博君

経済産業副大臣 西野あきら君

経済産業大臣政務官 片山さつき君

政府特別補佐人

(公正取引委員会委員長) 竹島 一彦君

政府参考人

(公正取引委員会事務総局経済取引局取引部長) 舟橋 和幸君

政府参考人

(公正取引委員会事務総局審査局長) 松山 隆英君

政府参考人

(金融庁総務企画局参事官)

山崎 穰一君

政府参考人

(総務省自治行政局長) 高部 正男君

政府参考人

(外務省大臣官房審議官) 佐渡島志郎君

政府参考人

(財務省大臣官房審議官) 加藤 治彦君

政府参考人

(財務省大臣官房審議官) 草賀 純男君

政府参考人

(農林水産省農村振興局企画部長)

宮本 敏久君

政府参考人

(経済産業省大臣官房地域経済産業審議官)

奥田 真弥君

政府参考人

(経済産業省大臣官房商務流通審議官)

迎 陽一君

政府参考人

(経済産業省大臣官房審議官)

深野 弘行君

政府参考人

(経済産業省大臣官房審議官)

西川 泰藏君

政府参考人

(経済産業省製造産業局長)

石毛 博行君

政府参考人

(資源エネルギー庁長官) 小平 信因君

政府参考人

(資源エネルギー庁次長) 細野 哲弘君

政府参考人

(資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部長) 高原 一郎君

政府参考人

(資源エネルギー庁原子力安全・保安院長)

広瀬 研吉君

政府参考人

(特許庁長官) 中嶋 誠君

政府参考人

(中小企業庁長官) 望月 晴文君

政府参考人

(国土交通省大臣官房審議官)

加藤 利男君

政府参考人

(国土交通省自動車交通局次長)

松尾 庄一君

政府参考人

(環境省地球環境局長) 小林 光君

経済産業委員会専門員 熊谷 得志君

委員の異動

四月二十五日

辞任

補欠選任

上田 勇君

榊屋 敬悟君

五月十日

辞任

補欠選任

藤井 勇治君

江渡 聡徳君

北神 圭朗君

石関 貴史君

同日

辞任

補欠選任

江渡 聡徳君

藤井 勇治君

石関 貴史君

北神 圭朗君

同日

理事上田勇君四月二十五日委員辞任につき、その補欠として榊屋敬悟君が理事に当選した。

五月九日

中小企業等協同組合法等の一部を改正する法律案(内閣提出第六一号)

四月二十八日

電気用品安全法改正に関する請願(荒井聡君紹介)(第一六九五号)

太平洋パイプライン計画への日本の協力・融資に関する請願(田島一成君紹介)(第一七四三

号)

同(高井美穂君紹介)(第一七四四号)

同(長浜博行君紹介)(第一七四五号)

同(吉田泉君紹介)(第一七四六号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

理事の補欠選任

政府参考人出頭要求に関する件

中小企業等協同組合法等の一部を改正する法律案(内閣提出第六一号)

経済産業の基本施策に関する件
私的独占の禁止及び公正取引に関する件

石田委員長 次に、川端達夫君。

川端委員 大臣、副大臣、御苦労さまでございます。よろしくお願いいたします。

いわゆる産業立国、工業立国という我が国の基本的な国の姿勢の中で、経済産業大臣の果たされるべき役割、そして、責任は極めて重いというふうに思います。日々その使命を帯びて頑張っていたらというふうに思いますが、もちろん今お話にありました中小企業の問題、製造業の問題、あるいは外交までを含めたエネルギーの問題等々、多くの重要課題が山積しております。

その中で、きょう私は、特に、せっかく一般質疑という時間をいただきましたので、国の根幹をなすエネルギーの安定確保、安定供給と同時に、京都議定書に象徴されますように、環境問題、CO₂の削減問題、エネルギーを安定的に確保しそれを使うということは、一方でCO₂をある意味では発生させるという両面を抱えながらやらなければいけない大変極めて難しい状況にあるわけですが、その中で、経済産業大臣として大変大きな使命と責任を負っておられるということであるし、私は、いわゆる安定供給とCO₂削減、この二つのテーマを両立させるということを達成することが、経済産業大臣としての、極端に言えば一番重い責任の一つではないかというふうに思うんですが、この件に関しての大臣の所信というか御決意を伺いたいと思います。

二階国務大臣 ただいま川端議員から御指摘のとおり、我が国産業におきまして、やはりこのエネルギーをどう確保していくかという問題と同時に、それをいかに効率的に活用していくか、そして、環境問題に対しては世界の先端を行くと自負しておるわけでありますから、その効果、これをどう求めていくか、これが我が国産業の大きな命題であり、あわせて、川端議員御指摘のとおり、経済産業省の最も重要な責務の一つであろうというふうに認識をいたしております。

エネルギーは、もう申すまでもなく、私たち、日本の経済、産業の生命線であることはたびたび申し上げているとおりであります。この安定供給の確保は国家的な重要な課題であると認識をしております。CO₂排出増に伴う温暖化問題など、地球環境問題への対応は、エネルギー政策上極めて重要な課題であるというのは、もう全く議員と考えを同じくするものであります。

そういう意味で、経済産業省としては、今月中に最終の取りまとめを行おうとしておりますが、新国家エネルギー戦略なるものを策定しようということで懸命に取り組んでおります。例えば、安定供給確保と環境への適合、ただいま御指摘のとおり、この両面に対する私たちの考え方をまとめようとしているわけですが、目標としては、簡単に申し上げますと、二〇三〇年までにこの三〇%の効率改善を目指すということを大きな柱として取り組んでまいりたいと思っております。

しかし、この環境問題、いずれにしても、言うはやすく行うことはなかなか難しい問題であります。先般も、私は、アメリカのUSTRの代表に、電話会談でありますが、この問題については、

今自分は環境大臣の臨時代理をやっているんだ、そういう立場から改めて申し上げておくが、アメリカがこの京都議定書等に対してもっと積極的に参加する、そのリーダーシップをとる、それくらいの気持ちがなくはならぬということを申し上げましたが、きょうは突然のことだから答弁は要らないということで、また今度別の機会にお会いしてその後を進めようと思っておるわけでありましたが、そういう問題がインドに対しても中国に対しても残っておるわけで、ブラジルに対しても同じであります。

そうしたことなどをどう解決していくか大きな課題であります。議員の御指摘を踏まえて、今後懸命に対応してまいりたいと思っております。

川端委員 今、いわゆる政治あるいは政治家と行政の関係というのがよく議論になります。圧倒的な情報と実績を踏まえた強大なシンクタンク機能を有する執行機関である行政機能、大臣おっしゃるように、エネルギーの政策に関しても、いろいろな情報をまとめる中で政策を立案していることは事実だと思うんです。ただ、そのときに、いわゆる政治主導、政治家がそのイニシアを持たなければこの難しい時代は進んでいけないのではないかとということでの政治主導ということもよく言われます。

私は、そういう意味で、大臣、各般、今言われた新エネルギー計画もまとめられつつあるというのでも承知をしております。そういう中で、やはり、将来を見据えて、大きな目標に基づいて具体的なメッセージを強烈にリーダーシップを発揮して進めるということがないと、言われるように、あれもこれもこれもというのはいろいろあるんですけれども、実際そういうふうにエネルギー削減できるんだろうか、京都議定書が達成できるんだろうかということにおいて、国民の意識と実態が乖離していくのではないかと懸念しております。

そういう観点で、いわゆる政治家としての議論をきょうはさせていただきたい。細かい数字は、必要な部分は資料にもう用意をしておきましたので、そのような議論でよろしくお願ひしたいと思います。

それで、今言われたように、エネルギー確保と環境というときに、いわゆる石油、最近もまたまた原油高、あるいは世界紛争の背景にはオイルが必ずあるのではないと言われるような、外交も含めていろいろなことが全部エネルギーに関連をしているという情勢の中で、我が国は大変石油の依存度が高かった。しかし、各般、皆さん方の努力で、原子力の推進とか、あるいは代替エネルギー、天然ガス化等々、そして、将来的に言えば自然エネルギーへの道筋等々で石油依存度が随分低減をされた。最近でいうと、この三十年で五〇%以下まで低減をした。私は、これは高く評価をしたいというふうに思っているんですが、さらなる石油依存度の低減が当然求められるべきである。

先ほどのエネルギーの長期計画でも四〇%ですかね、目指そうということを思っておられることは承知をしておりますが、お手元にお配りしました資料の一番上のページは、きれいに体裁よくカラーでつくってある資料を何枚か添付しましたが、これは資源エネルギー庁の資料でございますので、皆さんはこういう認識を既におられるということでもあります。後ほど議論もさせていただ

きたいんですが、役所としての情報収集やあるべき姿というのは十分に承知をしておられるわけなんです。それが本当にどういうふうに行われるかということで政治主導が求められている部分をお尋ねしたい。

石油依存度で申し上げますと、今五〇%弱、四七、八%ですかね、随分下がったとはいえ、資源のない国、そして国際紛争等々、原油高等々でいうと、より石油依存度を下げようということは大きな命題であることは間違いない。そのときに、この添付の資料の一番上の資料で「精製用原油のエネルギー転換後の割合」というので、要するに、石油の大部分は輸送用燃料として使われています。だから、石油依存度を下げよう下げようというときに、半分は輸送用に使っているということになっているわけです。

次のページの右の端っこに青の小さなグラフがありますが、「運輸部門のエネルギー需要の推移」ということがありますが、それで、いわゆる下の青いので塗りつぶしたのが自動車、いわゆる旅客用自動車、そして、斜め線が自動車で貨物用、上のいろいろなレインボーみたいに色を塗っているいろいろ分けてあるのが船舶と航空なんです。

ということは、一ページ目で言う日本の石油の半分は輸送用に使われていて、そのほとんどは車に使われているという実態にあるわけです。そういう意味では、石油依存度を下げるということを大きな命題として取り組むときに、最重要の、もう極端に言えば、唯一のターゲットは車の燃料をどうして下げるかということにかかっているということを示していると思うんですが、それはそれでよろしいのでしょうか。

二階国務大臣 おっしゃるように、我々が承知しておるところは、石油が液体であり、利便性、熱効率にすぐれているという面で、運輸部門はほぼ一〇〇%を今日石油に依存しておる現状であります。これを八〇%に下げていくためにどう対応するか、これを当面の大きな目標といたしております。これは、小泉総理も特にこの面に注目をされておまして、常に我々に対して強い御指示があるわけであります。

今後、石油消費及びこれに伴う二酸化炭素排出削減に向けて、自動車燃費の向上による運輸部門の省エネの推進に取り組んでまいりたいと考えております。

バイオマス燃料の活用や天然ガス等に基づく合成液体燃料の活用も進めてまいりたいと思っております。

今、アメリカですらこのバイオマスの問題について大変熱心に取り組んでおりますが、幸い、以前からブラジルとの間で、バイオマスエタノールの燃料につきまして積極的なブラジル側の働きかけもありまして、私どもはそれを受けて、ブラジルの閣僚とこのスタディーグループを結成して、今鋭意専門家の間で御協議をいただいております。最近に至って、ガソリンスタンドの関係者また実際の石油を扱っておられる関係の業界の皆さんにも御参加をいただいて勉強会を続けておりますが、ほぼこうした関係者も現状を認識されて、御理解を得つつあるというふうに考えております。

したがって、この問題につきましては、ブラジルとの間におきましてさらに突っ込んだ協議を行ってまいりたいと思っておりますし、我が国でも沖縄でこの関係の原料がとれるわけでありまして、

その面におきましてももっと拡充することができないかどうかを含めて目下検討中であります。

川端委員 先読みして、先の御答弁までいただいたような感じがしますが。

いわゆる自動車の燃料をいかに削減するかというのが最大のポイントである、エネルギー、石油依存度を減らすにはそうだというふうに御認識いただいていると思うし、そうだと思います。

同時に、京都議定書の目標達成でいいますと、これもまた添付の資料で、二つグラフが、上に文章が書いてある表がありますが、上の表は日本経団連の資料で、いわゆる産業部門と民生部門と運輸部門の、よくある仕分けであります。基準年の一九九〇年から見たときの、これは二〇〇一年、ちょっと古いデータですが、それぞれの部門がCO₂削減に対してどういうトレンドを持っているのか、目標に対してどういうふうになるのかというもの。

下の段は、これは衆議院の環境調査室がまとめた経年変化でありますけれども、ここにもありますように、いわゆる産業部門は、これは発電所等々のエネルギー部門も含めているんですけども、こういう部門は、實際上むしろ基準年から見てCO₂は減ってきているという状況、減らしてきている、これはもう大変な努力だと思んですが、そして一方で、民生部門は、基準値からということよりも、むしろどんどんふえていっている。これは省エネ法を含めて、経済産業省でもあらゆる角度から取り組もうというのでやっていただいているというのは承知をしておりますし、工場においてもそれをやっているということではありますが、実は、二酸化炭素の四分の一を占める運輸部門もどんどんふえる一方である。

ですから、エネルギー、石油依存度を減らすためにも、それからCO₂削減のためにも、車の燃料を、石化燃料をいかに減らすかということがこの両命題を達成する最大の課題であるということ、ここから皆さんもう御承知のとおりだと思うんです。

そこで、経済産業省が、先ほど言われたような、要するに新エネルギー大綱をおまとめになりつつあるということで、これはちょっと順序が違ったんですが、次の次のページ、これもエネ庁がおまとめになった「新エネルギー施策の概要」というのが書いてあります。

これを見ますと、いわゆる法制度として、新エネルギー利用の促進のためにいろいろ金融上の支援をしよう、あるいは電気事業者に対してもバックアップをしよう、予算に関していえば、自然エネルギーの問題とバイオマスの導入、あるいは燃料電池、水素の技術開発等、税制に関して、いろいろ減税をしましょうというふうになくさんやっていただいているし、やろうとしておられる。

しかし、これを冷静に見ますと、いわゆる低公害車の開発、あるいは低公害車を使う、低燃費車を使う、低燃費車をつくる、こういうことに関して研究開発を助成しましょう、あるいは税金を安くしましょうという、そういう車をつくりましょう、その車を買うんだったら税金を優遇してあげましょうという施策は随分たくさんあるんですよ。しかし、こういう燃料を使いましょう、あるいはこういうふうにしたらもっと減らせますよねということに対して研究開発をしよう。今エタノールの話、ブラジルのお話をされましたが、そういう努力はしておられるのは承知をしておるんですが、予算や税制の面でそういう視点、いわゆる燃料から見た視点というのが余りにもなさ過ぎるのではないかとかねがね思っておりました。

国土交通省の自動車グリーン税制を見ますと、そういうもので、例えば、電気(燃料電池を含む)自動車、メタノール自動車、CNG自動車に係る自動車税は、おおむね五〇%軽減、こう書いてあるんですけども、メタノール車というのはないんですよね。世の中に売られていないんです。売られていないものを税金を半分まけてもらってもどうしようもない。メタノール車をどうして開発しようかという話は、実は余り進んでいないんです。

それで、自動車をどうして直すかというのは、ハイブリッドも含めて大変大事であって、低燃費、低公害の車開発というのは非常にバックアップされているし税制も優遇されているけれども、燃料の視点に立って、少しでもガソリンを減らそうということに関して、あるいはガソリンを使わないということに関しての国としての施策や方針は非常に弱いのではないかと。

ところが、ガソリンを、例えばバイオ燃料を三%添加してということがクリアできたら、丸々三%減るんですよ、石化燃料は。ということは、CO₂はその分間違いなく、四分の一を占める自動車燃料の三%減ることになるという効果は物すごく大きいということなんですが、その部分はやや弱い政策ではないかというふうに私は常々感じているんですが、いかがでしょうか。

片山大臣政務官 ただいま御指摘がありましたように、新エネあるいは代エネ政策についていろいろ導入しております中で、バイオエタノールにつきましても政策がございまして、京都議定書の目標達成計画におきましては、二〇一〇年度に五十万キロリットルの導入を目標としておりまして、この目標の実現を目指して技術開発や実証事業なんかにも支援はしております。また、沖縄においては、自動車バイオエタノールを実際に利用する実証事業について検討はしております。

ただ、運輸部門が今後のCO₂削減について非常に重要である。これはもう委員御指摘のとおりでございまして、あのグラフのとおりでございまして、私どもも、燃料電池ですとかハイブリッドですとか、CO₂をより出さない運輸部門へという技術を登っていく山道ですね、これは一方のやり方だけではなくて幾つかの登り方があるわけですが、そういった中で、どの道を通るところにどのように今資源配分をするかということは真剣に検討しているわけでございます。

ちなみに、海外では、確かにブラジルなどは生産地としての有利がございまして、ガソリンにバイオエタノールを二〇%混合することを義務化してございまして、フレックス燃料車の普及も進んでおります。これに強いメーカーはどこかという、アメリカでいうとGMとフォードなわけですが、この二つは、率直に言ってハイブリッド、燃料電池車の方についてはおくらしているわけですね、ことしのモーターショーなんかでも顕著なように。この部分については、ハイブリッド、燃料電池については日本車の技術力が圧倒的に優位なわけでございます。ですから、どちらの道にどのように配分するかという問題もございまして、いずれにしても、総合的に、バイオエタノールやバイオマスも含めて施策をとってまいり所存でございます。

川端委員 というふう聞いてると物すごいやっているように思うんですが、実は違うんです。

一つ、山を登っている、道の選び方がと言うけれども、足引っ張っているんですよ、税制で言えば。具体的に申し上げますと、いっぱい論点があるんですけども、税制、御専門ですから申し上げますと、今、例えば、バイオディーゼル、一生懸命バイオマスでディーゼル燃料をつくる、あるいはメタノールを入れる。軽油引取税あるいは揮発油税、総量に掛ける。ドイツは、バイオディーゼル燃料を使えば、その分いわゆる環境税は免除する、間違いなく促進している。

ところが、同じようにしますと、山を登るのに、同じようにということであれば何も促進ではないんですよ。そして当然ながら、これは技術開発でいいますと、いろいろな問題がまだありますよね。というときに、育てるためにやっているのか、いじめるためにやっているのかと思わざるを得ないようなことばかり目にするから、きょう議論をさせてほしいと私は思っているんです。

具体的に申し上げますと、一つは、例えば、大臣は、公用車はどういうお車に乗っておられますか。

二階国務大臣 トヨタのセンチュリーだと思います。

川端委員 例えば、総理が、公用車はすべて公約どおり低公害車にかえましたとか、仕様はそうだと思うんですけども、ということをおっしゃられるんですが、いろいろな自動車の中でハイブリッドが今市販としては一番低燃費、低公害の車だと思うんですが、各役所がそれぞれいろいろ使われるというときにどれだけの効果があるんだろうか。パフォーマンスとしてそういうものを全部使うということはある意味で運動促進になるというメッセージ性は間違いなくあるんですけども、実際の効果はどうなんだろうというときに、燃料から着目したときに、劇的な炭酸ガスの削減や脱石油ということとは少し違うのかなと私は感じています。

そういう中で、私は、きょうは三つの視点でお尋ねをしたかったんですが、一つは、燃料電池というのは、随分、開発も力を入れておられるし将来に期待を持っておられる。ただ、今経済産業省に二台あるらしいですけども、まだまだ実用化には道のりが遠い。

二つ大きなネックがあって、一つは、いわゆるガソリンスタンドと同じように、水素を供給できるインフラ整備の投資は可能なんだろうか。もう一つは、水素をどうしてつくるのか。この部分が、燃料電池で、まさに水素で、酸素と反応させて水しか出ないというのは、燃料的にいえば、全く石油を使わない燃料電池は一つのモデルの自動車だと思いますので、将来を見据えては非常に大事だと思うんだけど、やはりネックはかなりある。だから、少しか相当時間がかかると私は思っています。

一番ネックになっているところの水素はどうしてつくるのか。石化燃料を分解したりしたら意味ないですから。実はこれが一番ネックで、水素をつくるには、多分、一つは、水を電気分解して水素をつくるあるいは熱分解して水素をつくる、そしてもう一つは、要するに固体の電解質系の高分子、水素がいっぱい入っていますから、それを何とか電気分解して、技術的にそんな難しいことは聞きませんから耳打ちは要らないです。そういう意味で、実は、水素をつくるのにエネルギーが要るんですよ、水素をつくるのに。僕がちゃんとわかるように話しているんだから、余計なことで注意を散

漫にさせないでくださいよ。

大臣、燃料電池は水素を使って、その車自体は非常にいいんだけど、その水素をつくるのにエネルギーが要るんですよ、当然ながら。これの今一番有力視されているのが、水か電解質性の高分子を電解水にして電気分解するかということかというと、電気を使って水素をつくるんですよ。電気はどんどん、脱石化を一生懸命目指しておられますから、これは一つの有力なアイデアであることは間違いない。

しかし、燃料電池は多分相当暇がかかります、実用化するのも含めて、インフラも含めると。そうしたら、電気を水素にかえて、水素を反応させて走らすのであれば、電気を電池に入れて蓄電池で走らすというのは電気自動車なんですね、実は。わざわざ水素にしなくても。

ところが、これは一つのハンディがありまして、電池能力が余りないですから、航続距離が短い、そして重い、同時に、速度がそんなに出不いというハンディがあるんです。ただ、車というのは、どの車でも、高速道路をびゅんびゅん百キロで走れて、一回ガソリンスタンドに行ったら五百キロ走れるという車ばかり必要かといったら、そうでないと私は思うんですよ。

そういう意味で、実は、経済産業省の公用車を、ちょっとどんな状況なのかと教えてもらいました。そうしたら、こういう資料があるんですけど、「経済産業省燃料別公用車数及び走行距離について」というので、ガソリン、これは低排出ガス車、大臣の車もそういう部類だと思うんですが、いわゆるガソリンの低公害車、それからハイブリッド車、天然ガス車、燃料電池車、合計八十一台、一年間に五十八万キロ走っていますと。

それぞれ分類して、年間どれくらい走っているのかよくわかりませんが、祭日以外走っておられるとしたら、二百五十日で割ると、一台当たり、これは真ん中二つがありませんが、大体二、三十キロなんですよ、一日走行平均が二、三十キロ。多分、この周辺をぐるぐる回っておられるんだ。多くても五十キロだと思うんですね。

今電気自動車の能力がどれくらいあるかと申し上げれば、残念ながら、市販されているものはまだ軽自動車のレベルなので乗用車はありません、しかし、六十五キロから百キロぐらいの速度が出て、大体八十キロから百十キロぐらい一日走るんです。

これの特徴は、夜の電力、夜間電力というのは、御案内のとおり、実は、原発を中心にして、使われなくても捨てている電力がある、一定量の電力は維持しますから。その分でいうと、実はほとんど使わないで無駄に放出している電力を夜間に充電をして、昼間だけ数十キロ、時速も六十キロ以下で走るといふ用途であれば、こんなに環境にいい車はないんです。

経済産業省、見ましたら、あるいはバイクですと大体四十キロぐらい一日で走るんですけど、これはインフラは要らないんです、夜、家庭用のコンセントに突っ込めば充電できる。そして、昼間走ってまた夜充電するというのをやることは、私は、総理が就任時に約束したとおり、政府の公用車はすべて低公害車に切りかえましたと自慢しておられましたけれども、例えば、経済産業大臣が、軽自動車、もう少し開発をちゃんとしろ、そして夜間電力を使ってやれば、公用車を全部電気自動車にかえれば、経済産業省、車は一滴もガソリンは使いませんというのはそんなに難しいことじゃないと私は思うんです。いかがですか。

二階国務大臣 大変すばらしいアイデアだと思いますが、私どもは、現実の問題、そして中長期的な問題、それぞれ分けて、エネルギーの安定的な供給を考えてまいらなくてはならないと思っております。

今御指摘のハイブリッド車におきましても、私自身も、以前に、ハイブリッド車がようやく世の中に出てきたときに、ちょうど運輸大臣を拝命しておりまして、大臣の車もこれにしようやということを申し上げたんですが、よくよく考えてみれば、北海道開発庁長官と当時兼務しておりまして、そうすると、SPだ秘書官だということそれぞれの省におきまして、これを乗せるためにはもう一台つけて歩かなきゃいけないことになりまして、これなら大きい車の方が合理的だというようなことになって、それ以来そんなものかなと思っておるんですが、今御指摘のようなことは大変大事なことだと思っております。

当時運輸省の幹部に、先ほどからお話しのグリーン税制というふうな問題をやっておりましてころに、あなた方は黒い大きな車に乗って、そしてハイブリッド車をどうするこうするというのを言うのはおかしいじゃないかと言ったら、間もなくして私の部屋へやってみえまして、きょうは車を見てもらおうと思ってやってきた、いよいよ局長もみんなハイブリッド車にかえました、それを見てもらおうと思うんだと言っておいでになったことがあります。

当時、環境庁の長官というか、そんな時代でした、いまだ環境省になっていないときですが、それでもこのハイブリッド車が全然扱われていないので、今川端議員が御指摘のように、言っていることと、理想と現実との間にいろいろ乖離があるのではないかという御指摘だと思いますが、我々も、現実的にいかにして一歩でも理想に近づけていくことができるかという観点から、今御指摘のようなことに対して十分考えてまいりたいと思っております。

なお、経済産業省には、おいでになったときにごらんになった方もいらっしゃると思うんですが、随分自転車を並べてあるんです。これは何をするかというと、近所の役所へ行くのには自転車の方が便利だ、これは排気ガスも何も発することがないからといって、この間お話がありました。それじゃ国会へ行くときに今度僕も借りていこうか、こう言っておるんですが、警備が大変だからそんな余計なことをするなと言われていたんですが。

それはそれとしながらも、川端議員が今このデータをお示しいただき、真摯に御提言をいただいたことを十分考慮に入れて、今後の対応を考えてまいりたいと思っております。

川端委員 今お話のありましたように、ハイブリッド車の導入ということが、私は、一つのメッセージとして、そういうことを大事にしていこうということは評価をする。

しかし、それであれば、経済産業省の、今自転車のお話もされましたけれども、そうすると、例えばある年のいわゆる公用車としての、経済産業省、まあ霞が関だったら霞が関周辺でもいいですが、という周辺で、持っていた車の一年間の走行距離と総ガソリンはこれだけでした、こういう施策をとってきて、近場は自転車で行けとかいうことで車の台数は減りました、ガソリンもかくかく減りましたということをチェックしておられるんだろうかと。そういうのがあるかということに関しては、余り

なかったんです、なかった。

極端に言うということでは私が申し上げたのは、それを電気自動車にしますと言った瞬間に電気の使用量はふえます、当然ながら、夜。しかし、夜間電力で契約すればかなり安い電力です。そしてガソリンは一滴も、先ほど警護の人、使い分けがあると思うんですね、必要なものもあれば、自転車までいかなくても近場の部分は小さい車で、電気自動車で走ればいいということの。

そして、使用実態からいえば、もう一日平均三十キロも乗っていない。衆議院の院車を調べたんですが、これも一日平均でいうと三十キロ以下です。我々も使って、そんなに乗らないですよということでは、そういうところをやれば間違いなくガソリンはゼロになるんですよ。低燃費ではかるのは難しい話でないということは、脱石油、そして環境に優しい、これは全然もうガソリンは使わないという、二酸化炭素は減るわけですから、ということ、大目玉として私はやられていいものだという御提言を申し上げました。

それで、先ほど片山政務官からお話ありまして、五十万キロリットルですか、バイオをやる、日本の基準がE3、エタノール三%というので、やっと品確法を含めて規格をつくらうと。

ブッシュ大統領の一般教書あるいは先端エネルギーイニシアチブ等々で、二〇〇五年八月に包括エネルギー法案成立、再生可能燃料、主にエタノールの使用を義務づけ、使用量を二〇一二年までに七十五億ガロン、二千八百三十九万キロリットル。これはアメリカの二〇〇四年のガソリン消費量五億五千万キロリットルということから換算すると多少伸びるんでしょうが、二〇一二年で約五%ですね。ガソリンの五%はアルコールに置きかえなさいという法律が通っているということなんです。

日本は五十万キロリットルと先ほどおっしゃいました。そう書いてあります。日本のガソリン消費量は、アメリカより大分少ないですから、約一億キロリットルぐらいですかね。ということでは、日本は、目標としている数字を二〇一〇年に達成すると、〇・五%をアルコールに置換するという世界を目標にしている。アメリカは五%を法律で義務づけをした。当然いろいろな関係があります。エタノールが手に入りやすいのか、値段がどうかと。しかし、余りにもメッセージとそのスタンス、指導力というのは違うのではないかと。

そして一方で、燃料と添加物の規制という環境保護庁の規制では、ガソリンの二・七八%、これを二〇〇六年、ことしですね、再生可能燃料、エタノール、バイオディーゼル等で賄うことを義務づけている。既にことしで二・七八%で、二〇一二年には五%を義務づけすると言っているんです。

そして、例えばEUであれば、ここの資料に「世界主要国の輸送用新燃料への取り組み状況」、これもエネ庁がまとめられた資料ですから、こういう状況にあることは御承知なんです。

アメリカのことは今、上に書いてあります。

EUは五・七五%を目標設定。二〇一〇年、五・七五%。フランス、スペインではETBE、あるいはスウェーデンではガソリンでE5、E10、要するにこれはエタノールということですから、五%、一〇%の燃料を使うようにしようとしている。そしてブラジルでは、生産国だとおっしゃいましたけれども、そのとおりであります、二〇から二五%という水準で使おうとしているという。明確に国の大方針として、数値を挙げて、年限を決めてやろうと言っているときに、日本は今E3ですか、三%だ

と言っている。この落差というのは、認識として非常にギャップがあるなという感じをいたします。

先ほどからくどく申し上げましたけれども、日本の脱石油、石油依存度を減らすと同時に、京都議定書を達成するということでは、一番対策を打つべきは車の燃料であるということとは間違いないんです。その燃料に一番即効性があるのが、ガソリン以外のものを添加して代用することに尽きて、それはアルコール系の燃料でやる、だから、世界じゅうそこに焦点を絞ってどんとやっているときに、まどろっこしい三%みたいな話でやられているというのは、政治の指導力として、お配りしましたように、行政の役所は全部知っていますよ、状況も。

しかし、具体的にやるといろいろな障害があることも事実だということこそ政治家の、政治主導の出番であって、目標を高く掲げ、そのために知恵を出し合って全力で進めと言われるのが大臣の責務だと私は思うんですが、いかがですか。

二階国務大臣 バイオエタノールの場合を例に挙げますと、今、ブラジルとの間で随分綿密な交渉をいたしております、我々はこれを国に導入した場合にどういう対応ができるか、あるいはまた農業政策の面から、沖縄等で生産されるサトウキビ等の活用については、沖縄の対策等も考え合わせて行政として対応しなければならないというのは、これはもう当然のことではありますが、そうしたことを考え合わせて今積極的な対応をいたしております。

やがて関係業界の皆さんの御理解、御協力が得られるような状況になれば、今アメリカに比べてはるかに低いということの御指摘がありました、やがては、そういうことが軌道に乗れば、またアメリカに対して追いつき追い越すことのできる時代も来るのではないかと。そして、それはバイオエタノールだけではなくて、太陽光発電あるいは風力その他もろもろの次世代の新エネルギーというのがありわけではありますが、これはすべて多くの国民の皆さんの御理解がなくてはなりません。そういう面で、今積極的に理解を得るための努力をいたしておるところでありまして、今御指摘のありました点なども十分勘案しながら今後対応してまいりたいと思っております。

川端委員 時間がほとんど来てしまったんですが、認識と姿勢は私は十分評価しているんです。ただ、今の国のエネルギーの安全確保と京都議定書ということでは、もっと強烈なメッセージと政治的指導力を期待したいということをお願いしたことを御理解いただきたいと思っております。

その中で、先ほど、軽油引取税あるいは揮発油税、これはそういうふうに添加をしても全部同じように取りますと。そして一方で、今E3、E5の議論のときに、品確法を含めて、安全性の問題があるんだ、バイオディーゼル燃料、BDFにしてもそうだと。

どうも、こういうものをまぜると詰まったりとまったり危ない、だから、きちとせないかぬというのは随分熱心なんです。もうエネ庁を挙げてというぐらい、悪玉燃料撲滅キャンペーンみたいに、ガソリンスタンドのレシートには書くわ、ポスターはつくるわ、あなたの車は大丈夫ですか、御存じですかといって、もう山盛り言う。それは、確かにそうなるから危ないから、きちとせないかぬというのは当然なんです。しかし、石油を減らし炭酸ガスを減らすという観点から見たら、将来非常に有望な子供に育つというものではないんですかと。

この前も、NHKのニュースを見ていましたら、京都市がごみ回収車とか使っているものがあるんですが、これを、一定の基準をつくりましょう、そうでないととまったり詰まったりしますとNHKで言っているわけです。

ところが、国土交通大臣をされていたから御承知だと思うんですが、高濃度のアルコール燃料を使ったりあるいはBDFをまぜたりしたときに、トラブルはあるんです、実は。これは、燃料が違うことによる主としてパッキング、油送系の部分の問題であって、技術的にはいとも容易にクリアできる部分。

だから、こういう新しい燃料が出てきたときに、ガソリンを減らす可能性があり非常にいい燃料であるからというのであれば、それを適合するように、パッキング、油送系をかえた車を認定して、それは優遇しましょうというのはやるべき姿であって、山登りであれば押して引っ張ってあげる話であって、それを、危ないからこれ以上は使うな使うな使うな、危ないよ危ないよ危ないよと言うのはいじめているのではないかと。そして、税金も同じように取るぞと。踏んだりけったりして、やっとい子がひょっとしたら育つかもわからぬというときに、寄ってたかって何かもう育たないようにしているというふうにししか思えてならないので、非常に残念に思うんですよ。

NHKのニュースで、この前、E3かE5か忘れましたが、規格をつくらうというニュースでしたけれども、それだけ聞いていたら、これはまぜたらまずいんだな、やばいんやなという印象でメッセージが伝わってくる。エネ庁は、ホームページからピラからチラシから挙げて悪玉燃料撲滅キャンペーンといってやっておられるけれども、もうちょっと違うことに熱心にやってほしいと僕は正直思いました。

インディレースでインディ五〇〇という自動車レースがありますが、インディ五〇〇の世界の高速レースをする自動車の燃料は、違う理由からなんですけれども、一〇〇%メタノール車です。だから、車の技術で、そして日本が外国へ輸出する分はその国のE10とかE15の仕様に合わせてかえているはずなんです。だから、そういう部分をぜひとも、一度燃料から見た部分で、まだまだ未熟だけれども大きく育ててやろうという施策、税制、それからキャンペーンというものをぜひとも配慮していただきたいと思うんですが、最後にその御所見だけ伺いたい。

二階国務大臣 私は、エタノールの問題だけに関しましても、ブラジルの担当大臣ともう既に四回お目にかかっております。それは、ブラジルが大変熱心だからでもあるわけでありますが、今度いよいよ私もブラジルを今国会終了後訪問するというので今計画を進めておるところであります。その際に、単なる訪問ではなくて、きちとした将来的な打ち合わせもしてまいらなくてはなりません。

日本がこの問題に対して門戸を閉ざしておる状況のときには、これを使ったらいい、買ってくれ、幾らでも提供する、ブラジルの広野を見てください、こう言うんですが、いよいよ日本がそれを活用するという姿勢を示したとすれば、直ちに、そんなに原料はないんだ、そういうことをおっしゃるわけです。

ですから、我々はこの場で何もかも明らかにしてしまうわけにはいかないかもしれませんが、川

端議員がせっかくの御指摘でございますから、我々、国内的な事情も十分勘案しながら、相手の立場もにらんでやっていかなきゃいかぬ。その上においては、やはり税制の面とか、あるいは国民の皆さんに御理解を呼びかける問題、また、新エネルギーに対して、国民の皆さんの興味を引く、関心を呼ぶ、また現場を見ていただくという面で、次世代の新エネルギーパークなどというようなもの、そんなに金をかけずにできるわけでありますから、そうしたことなども今実験的に対応できないかということを探しているところであります。

そんなに遠くない将来に結論を出して直ちに実行してまいりたいと思いますし、今、そういう新エネルギーに対応していく際には、おっしゃられた税制の問題、金融の問題も大事であります。それは、ガソリンスタンドを少し改良しなければならぬ部分もありますから、これは今ガソリンスタンドの関係者にみずからの投資でスタンドを改良するよにということは酷でありますから、ここの面については、私は、融資の面も含めて対応していかななくてはならない。そうしたもろもろの問題を展望しながら、今御指摘のようなことに対して、経済産業省挙げて懸命に取り組んでまいりたいと思っております。

川端委員 ありがとうございます。

ぜひともいい結果が見えてくるように御期待申し上げて、終わります。ありがとうございました。